

F I G Y E L Ő

A bácskai csatornahálózat.

A gazdag Bácska gazdagságának egyik jelentős, bár eléggé kinemhasznált forrása a Ferenc csatorna 235 kilométer hosszú hálózata. Ez a mesterséges víziút áldást hozott a Bácskára a multban és a fejlődés hatalmas lehetőségeit igéri a jövőre nézve. Jelentősége sokoldalú: olcsó és jó forgalmi útvonal, vízlevezető csatornahálózat és az öntözéses gazdálkodás előmozdítására alkalmas tárolómedence egyuttal. Közvetlen jelentőségét az a körülmény mutatja, hogy a leggazdagabb bácskai falvak a partjai mentén terülnek el, közvetett hasznát pedig az egész Délvidék érzi. Bácska gyáripára, gabonakereskedelmi gócpontjai a csatorna mentén fejlődtek ki és virágoztak fel és a csatorna adta lehetőségek magyarázzák meg azt is, miért fejlődött Bácska az ország legjelentősebb ipari növényt termelő vidékévé. Nem kétséges, hogy a bácskai gazdák is megmaradtak volna a buza- kukorica termelési rendszer mellett, ha a Ferenc csatorna hálózata nem nyújt olcsó és könnyen hozzáférhető lehetőséget a kender, len és olajipar kifejlődésére.

A Ferenc csatorna hálózata tulajdonképen négy csatornából áll. Az eredeti Ferenc csatornából, amely Bezdánnál indul ki a Dunából és Óbecsénél éri el a Tiszát, a Kis-Sztapár-ujvidéki öntözőcsatornából, a Baza-bezdáni tápcsatornából és a csatornává alakított Sugovica Dunaágból.

A Ferencz csatorna megépítése Kiss József néhai kincstári mérnök és fivére, Kiss Gábor mérnökkari kapitány nevéhez fűződik. Százötven év előtti megépítésének az volt a főcélja, hogy az

akkori közlekedési eszközökben rendkívül szegény Bácska közlekedési viszonyait megjavítsa és megrövidítse a Dunáról a Tiszára és ellenkező irányban közlekedő hajók útját, ami annakidején nagy, nehézségekkel járt és egyáltalán nem volt biztonságos. A Ferenc csatorna megépítésével tökéletesen elérték ezt a célt: 250 kilométerrel megrövidült a két nagy folyam közötti hajózás útja és 20 nappal rövidebb lett a hajózási idő, ami az akkori viszonyok között felbecsülhetetlen jelentőséggel bírt. A gazdag Bácska terménei számára olcsó és biztonságos közlekedési útvonal nyílt meg és könnyebbé vált Bácska lakosságának ellátása olyan cikkekkal, amelyeket az ország más részeiből kellett ideszállítani. Mint vízlevezető csatorna is nagy jelentőségre tett szert. Sok-sok tizezer hold lápos, mocsaras területet sikerült lecsapolni a csatorna segítségével, ami jelentős mértékben nagyobbította meg a termő területet. Megélénkült a kereskedelem, kifizetődőbbé vált a földművelés, fokozódott a lakosság anyagi ereje, új lehetőségek nyíltak. Ezen utóbbi eredmények nem is szerepeltek az építők terveiben, pedig az azóta eltelt másfél évszázad bebizonyította, hogy legalább is olyan jelentőségűek, mint az építők elé kitűzött főcélok.

A Ferenc csatorna megszületésének és fejlődésének története rendkívül érdekes és tanulságos. Megépítésének ötlete 1787-ben vetődött fel. Kiss József abban az kincstári mérnök és építészeti időben Zomborban működött mint igazgató. Azt a feladatot kapta, hogy kijelölje a letelepedési helyet a bevándorló németek számára és kiossa közöttük a földet.

ket. Abban az időben a Ferenc csatorna vonala mentén nagy mocsarak terültek el, amelyek azontúl, hogy használhatatlanná és értéktelenné tették a zsiros bácskai földeket, a bevándorlók egészségét is veszélyeztették. Különösen a mai Torzsa, Kucora, Cservenka, Kula és Szivác községek határában voltak ilyen mocsarak. Kiss lelkiismeretes ember volt, aki nem elégedett meg azzal, hogy a reábizott feladatot a jó hivatalnok felelősségérzetével oldja meg, hanem a kapott utasításokon túlmenően is gondoskodott a telepések érdekeinek minél hatásosabb védelméről. 1785-ben az egészségtelen mocsaras terület lecsapolása céljából Kula és Verbász között széles árkot ásatott és levezette a belvizeket. A vízlevezetés olyan eredménnyel járt, hogy Torzsa és Kucora környékének vízmentesítésére is kedvet kapott, majd kieszközölte a kincstárnál, hogy nagyobb-szabású munkával Szivác és Ujverbász között az egész területet tisztítsák meg a mocsaraktól. 1786 őszétől 1787 nyaráig tartott a munka, amely egészségessé tette a vidéket és több ezer holdat szabadított fel a mezőgazdasági termelés számára. A munka bevégeztével látogatást tett nála öccse, Kiss Gábor mérnökkari kapitány, aki megtekintette a munkát és a legnagyobb elragadtatással ismerte el bátyja teljesítményét. A testvérek meghányták-vetették a további problémákat is és eközben támadt az az ötletük, hogy csatornával kellene összekötni a Dunát és Tiszát. Az elgondolást gyorsan követték a tettek. Terveket dolgoztak ki, amelyeket felterjesztettek a magyar kir. kamarához, ahol azonban nem fogadták megértéssel a vállalkozószellemű mérnökök elgondolását és halogatták az ügy

elintézését. Erre 1791-ben Bécsbe utaztak és a trónörökösön keresztül megnyerték tervüknek a császárt. A tárgyalások jól haladtak előre, közben azonban kitört a háború a franciákkal és úgy látszott, hogy a szép tervek meghiusultak. Kiss József azonban nem nyugodott és kitartó meggyőzni akarása eredményre vezetett: szabadamat kapott a munka elvégzésére. Miután a két testvér nem rendelkezett elegendő anyagi eszközzel a terv végrehajtásához, elhatározták, hogy részvénytársaságot alapítanak Részvényjegyzésre 1793 március elején hirdetményben hívták fel az ország vezető köreit. A felhívásban részletesen megindokolták a csatornaépítés szükségességét és közölték, hogy a terv keresztülvitelére 900.000-1.000.000 forint szükséges, az építkezést pedig 3 év alatt akarják befejezni. Három névértékű részvényt bocsátottak ki: 5000, 1000 és 500 forintosokat. A felhívás eredményre vezetett és a részvénytársaság rövidesen megalakult. Élén a Kiss fivérek állottak, a részvényesek között pedig ilyen neveket találunk: Zichy, Batthány, Eszterházy, Apponyi; a külföldiek közül: Aspremont, Dietrichstein, Haymerle, Harach, stb. A társaságnak 50 tagja volt.

Kiss testvérek a részvénytársaság megalakítása után szerződést kötöttek a magyar kir. udvari kamarával. Ez a szerződés sok kedvezményt biztosított a társulatnak, de tetemes kötelezettségeket is rótt rájuk. Bevezetőjében szabályozta a vállalkozók italmérési és élelmiszer eladási jogát az építkezés alatt, majd leszögezte, hogy a szabadalmazott 25 év alatt évi 50 fontot köteles fizetni a társaság a halászati jogért. Kötelezte a vállalkozókat, hogy a csatorna mindkét partja addigi forgalmának

megfelelő számú hidat építsenek a csatornán, megszabta a kincstári szállítás díját és módját, elsőbbséget biztosított a csatornán történő kincstári és kamarai szállításoknak, könnyítéseket nyújtott az állami kézben lévő fakészletek átadására az építkezésekhez szükséges faanyagok biztosítása céljából, stb. A kincstár viszont kötelezte magát, hogy 200.000 forintot ad kölcsön 4 százalékos kamatra. A kölcsön visszafizetését a munka befejezésétől számított 10-ik évben kellett megkezdeni és 15 évi részletben kellett teljesíteni. Kikötötte a szerződés, hogy „álljon szabadságában és legyen megengedve mindenkinek tulajdon hajóival a csatornán mérsékelt biztosítási és hajózási díj mellett hajózni”. Ezt a díjat métermázsánként és mérőföldenként fél krajcárban állapították meg. A díj lefizetése ellenében köteles a társaság a szállítók hajóit saját lovaival vontatni, az üres hajókat pedig díjmentesen visszavontatni. A társulat saját hajóin történő szállítások esetén egy akó gabonáért 9, egy mérő búza vagy rozsért 7, egy mérő zab vagy árpaért pedig 5 krajcár szállítási díjat követelhetett. A kedvezményezett 25 évre a társaság teljes adómentességét, valamint ingyenes használatra kincstári, majorsági és urbéri földeket kapott. Végül arról intézkedett a szerződés, hogy a kincstárnak jogában van átvenni a csatornát becsérték szerint a szabadalmazott 25 év eltelte után.

Kiss testvérek ezen szerződés megkötése után szerződést kötöttek a részvénytársasággal is. Az volt ugyanis a helyzet, hogy a kedvezményeket a Kiss-fivérek kapták az államtól s azt átruházták a társaságra. A társasággal kötött szerződés szerint: 1). a társa-

ság tíz darab ötezer forintos részvényt ad ingyen a Kiss testvéreknek mindazokkal a jogokkal, amelyekkel a többi részvényes élvez, 2). a csatornaépítés befejezése után a 10 százalékos meghaladó jövedelem egyharmada a Kiss fivéreket illeti meg s végül 3). a csatornai igazgatói hivatal a Kiss családban öröklődik.

Az építkezés 1793-ban indult meg, mint már említettük, május 6-án és kezdetben gyors ütemben haladt előre. A munkát bel- és külföldi munkásokkal, rabokkal és katonákkal, illetve később hadifoglyokkal végeztették. Egyes források szerint magasrangú politikai foglyok is dolgoztak a csatorna ásásánál. Közben Kiss Gábornak be kellett vonulnia és Kiss József egyedül vezette tovább az építkezést, amely egyre több nehézségbe ütközött. Az első nehézség a Monostorszeg melletti zsilip építésénél mutatkozott, s ezt csak nagy erőfeszítéssel és sok idővesztéssel tudták kiküszöbölni. A nagy víznyomás és a gyakori homoktódulások olyan károkat okoztak, hogy gyakran újból kellett ásni a korábban már kiásott csatornaszakaszt. A háborús viszonyok, a munkások gyakori váltakozása, a kedvezőtlen időjárás és sok más körülmény hátráltatta az építkezés tervszerű végrehajtását. Mindez hátráltatta ugyan a csatorna elkészülését, de csak kisebb részét képezte a bajoknak. Az igazi nehézségeket — mint Kiss emlékirataiban írja — a „gazok és irigyek” okozták. Ugy látszik, hogy egyes intézőkörök, amelyek rossz szemmel nézték Kiss népszerűségének rohamos növekedését, mindent elkövettek annak érdekében, hogy a csatorna ne készülhessen el a kitűzött időre s ahol lehet nehézségeket okoztak. Magában a

részvénytársaságban is hajszát indítottak Kiss ellen, ami odáig vezetett, hogy az építés negyedik évében, amikor — Kiss emlékiratai szerint — a csatorna Sztapárig már hajózható volt, sőt az ujverbázi és szenttamási zsilipek is elkészültek, Kisst eltávolították a vállalat éléről. Kiss helyett Heppe Szaniszló országos építészeti igazgató vezette tovább a munkát, aki Kiss emlékiratai szerint a legnagyobb ellensége volt a lángeszű magyar mérnöknek. A nehézségek azonban nem tűntek el Kiss eltávolításával. Az ásott csatornarezek újból és újból eliszaposodtak és a munkát egyes szakaszokon többször is előlről kellett kezdeni. Ilyen nehézségek közepette készült el a csatorna 1801 őszén, az előirányzott három év helyett 8 esztendő alatt. A császár nevét viselő csatornát ünnepélyes külsőségek között 1802 május 1-én (más források szerint 2-án) adták át a forgalomnak.

A csatornán tehát sok küzdelem után megindult a hajózás. Rövidesen kitűnt azonban, hogy sok hibája van, noha az építési költségek tetemesen felülmúlták az előirányzott 1 millió forintot. Gerstinger szerint a csatorna építése 3,062.690 forint 22 krajcárba került, más források szerint azonban közel négy millió forintot emésztett fel. A legnagyobb hiba az volt, hogy a partok nem voltak eléggé erősek, a víz alámosta a partokat és a hajóvontató lovak patái alatt is szakadoztak a partok. Sokszor eliszaposodott a meder és a nagyobb hajókról kisebbekre kellett átrakni az árut egyes sekély szakaszon. A bajokat még tetézte, hogy a csatorna kijáratát nem a fő Dunaághoz vezetett, hanem az egyik mellékághoz, amelyet a víz a folyammedér vándor-

lása folytán mindinkább elhagyott. A Ferenc csatorna ennek ellenére teljesítette feladatát és forgalma évről évre növekedett. 1819-ben azonban előre nem látható okok miatt elszakadt az élő Dunától. A Duna folyása ugyanis természeti körülmények folytán annyira megváltozott, hogy többé már nem volt kapcsolata a csatornával. A társulat akkori vezetősége vagy nem tudott, vagy nem akart segíteni a bajokon, az egyes tagok között különben is súlyos ellentétek voltak, az intrikák, személyi hajszák folytatódtak és ilyen körülmények között a részvényesek alig várták, hogy megszabadulhassanak a csatornától és a 25 év lejárat után megvételük az állammal. 1826-ban lépéseket tettek ilyen irányban, a kamara azonban hallani sem akart erről, mire a társulathoz nem volt más lehetősége, minthogy tovább vezesse az ügyeket. Ezzel új fejezet kezdődött a csatorna életében. Erőteljes kézzel fogtak hozzá az ügyek rendezéséhez, az addig aránytalanul nagy fizetéseket csökkentették, a rokoni támogatásokkal bejuttatott, de szükségtelen tisztviselőket eltávolították, és az addig jórészt passzív vállalat már az első két évben 40.000 forint tiszta hasznot ért el. Később újabb egyenetlenségek támadtak a részvényesek között, mire a többség úgy döntött, hogy a csatornát felajánlják a császárnak. Az állam az ajánlat alapján 1841 novemberében át is vette a csatornát. Ezzel befejezte működését a részvénytársulat, amely Andrássy Gyula szerint csak saját hasznát tartotta szem előtt és működése idején inkább azoknak a kincstári uradalma-
maknak a hasznosítására fordította figyelmét, amelyeket azért kapott, hogy rossz anyagi helyzetén

segítsen, mintsem a hajózás és a csatorna kérdésével foglalkozott. A csatorna ilyen elhanyagolt állapotában nem sok hasznot hozott a részvényeseknek, az uradalmaknak annál többet, Andrassy szerint mintegy 20 millió forintot. Ebből a haszonból azonban semmit sem fordítottak a csatorna karbantartására, úgyhogy az meglehetősen rossz állapotban került az állami kezébe. Az állam orvosolta a bajok egy részét és 1856-ban Bezdánál 800.000 forintos költséggel új dunai zsilipet építtetett. Ezután már nem volt panasz a hatvanas évek végéig, amikor a tiszai kijáratnál álltak elő zavarok a Tisza állandóan alacsony vízállása miatt, ami szükségessé tette, hogy a bácsföldi zsilipen alul újabb csatornaszakaszt építsenek. Közben egyre több hang hallatszott, hogy az állami bürokrácia nem rendelkezik elegendő rugalmassággal és kereskedelmi érzékkel a csatorna vezetésére, az ügykezelés nehézkes és sok jogos kifogásra ad okot. Az intéző körök is belátták, hogy a csatorna gyökeres átszervezésre szorul. Közben felmerült a terv, hogy az állandó hajózási zavarok kiküszöbölésére, amelyek jórészt onnan származtak, hogy a csatorna vízállása a Duna és Tisza vízállásától függött, tápcsatornát építsenek, a délbácskai kincstári uradalmaknál pedig az öntözőes gazdálkodást akarták meghonosítani, ami öntöző csatorna építését tette szükségessé. A terveket Türr István olasz kir. altábornagy karolta fel és valószínűsítette meg. Új részvénytársaságot alapított a meglévő csatornahálózat átvételére és az új csatornák kiépítésére és ehhez megnyerte a Wytes és Longride angol céget, amely fő részvényesé lett az új társaságnak. Ez a társaság azután 1871 augusztus 1-én

átvette az államtól a csatorna hálózatot, rendbehozta a medencéket, a medret kimélyítette, új zsilipeket épített, megjavította a kikötőket, a partokat és megkezdte a tervbevetett építkezéseket. A Kis-Sztapár-ujvidéki öntözőcsatorna építését 1872 május 5-én kezdték meg és Ferenc József tette meg az első kapavágást. Ezt követően megindult a Baja-bezdáni tápcsatorna építése is. Ezekre az építkezésekre hatalmas összegeket költöttek. Andrassy Gyula szerint, aki a közlekedésügyi minisztérium biztosaként befolyt a munkába, a régi Ferenc csatorna kijavítása és az új csatornaszakaszok kiépítése 10,945.000 forintot emésztett fel. Az építkezést most is szerencsétlen körülmények hátráltatták. Belvizek, pénzválság, kolerajárvány nehezítették meg a munkát, míg 1845-ben úgy a Kis-Sztapár-ujvidéki, mint a Baja-bezdáni csatornán megindulhatott a forgalom. Az állam a költségek 40 százalékával, 4,018.000 forinttal járult hozzá az építkezéshez. Ennek ellenében az állam részvényeket kapott és kikötötte, hogy a társaság engedélye 75 év múlva érvényét veszti. Ez a 75 év 1945 júliusában jár le.

Azóta zavartanul folyik a hajózás és a csatorna megfelel feladatának. Nemcsak a közlekedést segíti elő, hanem a gyakran ismétlődő árvizek levezetésével is alig felbecsülhető szolgáltatokat tesz nemcsak a Bácskának, hanem ezen keresztül az egész országnak is.

Nézzük most, hogyan fejlődött a csatorna forgalma. Bár nem állnak rendelkezésünkre olyan adatok, amelyek a 150 esztendő minden évének forgalmát megvilágítanák, a meglévő adatok is eléggé bizonyítják a csatornának:

mintközlekedési útvonalnak, jelentőségét.

1802-ben, a csatorna befejezésének évében májustól őszig 250 hajó haladt át a csatornán 240.852 mázsa teherrel. 1803-1818 között évi átlagban 670 árúszállító és 300 üres hajó haladt át a csatornán. A szállított árúk mennyisége: Gabona 565.000, só 112.000, fémek és ércek 1792, fa, építőanyag 56.000, bor 43.000, egyebek 36.232 métermázsa. 1830—1836 között 510 megrakott és 300 üres hajó az évi átlag, 1836—1846 között pedig 730 megrakott és 600 üres hajó. Abból az időszakból, amíg a csatorna állami kezelésben volt, csak kevés adat van. Koch szerint 1851-ben 1,583.665, 1852-ben pedig kevés híján két millió métermázsa árút szállítottak a csatornán. A hatvanas években 900 terhelt és 700 üres hajó, valamint 300 megrakott és 100 üres tutaj volt az évi átlagos forgalom. 1873—1897 között 1850 megrakott és 1050 üres hajó és 1500 tutaj az évi forgalom. A szállított árúk 70 százaléka gabona, 5 kőszén, a többi építkezési anyag.

Az első világháborút megelőző években 1911—1914 között 2700—3400 uszály közlekedett évente a csatornán 310—430 ezer tonna árúval. A háború alatt és a jugoszláv uralom idején, amikor külföldi hajók nem közlekedhettek a csatornán, jelentősen megcsappant a forgalom. 1915—1941 között 1300—2400 uszály járt a csatornán évente 110—270 ezer tonna árúval. A felszabadulás óta ismét növekedőben van a csatorna hajóforgalma.

Ma a Ferenc csatornát és mellécsatornáit a „Ferenc-csatorna R. T.” (Francis Canal Company) igazgatja, amely az 1870. évi XXXIV t. c.-kel kapott engedély-

okmány alapján működik. Az engedély hetvenöt évszázadra szól és, mint korábban is említettük, 1945 júliusában jár le, amikor dönteni kell arról, hogy a társaság kedvezményeit meghosszabbítja-e a magyar kormány, vagy házi kezelésbe veszi ezt a fontos közlekedési útvonalat. A társaság igazgatói hivatala Budapesten van, mérnöki hivatala pedig Zomborban székel. Elnöke lovag Melfort Viktor ny. helyettes államtitkár, vezérigazgatója Küzdi Arthur, Zomborban székelő mérnöki hivatalát pedig Liebhart István igazgató-főmérnök vezeti. A társaság kimondottan hajózási vállalat, amely a csatornán saját vontató hajóival szállítja más vállalatok árúval megrakott vagy üres hajóit. Darabárú forgalmat jelenleg nem bonyolít le a társaság.

A csatornahálózat mai állapota megfelel a hajózás követelményeinek s azon a legnagyobb dunai hajók is akadálytalanul közlekedhetnek. A szerb visszavonulás alkalmával felrobbantott 35 közúti és 8 vasúti csatornahidat már helyre állították és a forgalom zavartalanul folyik. Egy kotrógép egész éven át munkában van és mélyíti a medret, ott ahol az eliszaposodott s ez akadályokat gördíthetne a hajózás elé. A csatorna az időjárási viszonyok szerint rendszerint 8—9 hónapon át hajózható.

A csatorna az elmúlt másfél évszázad alatt megváltoztatta Bácska képét. Jótékony hatása a multban a közlekedés meggyorsításán kívül a csatornamentiek rohamos meggazdagodásában, iparuk, kereskedelmük kifejlődésében és megerősödésében, valamint mezőgazdasági termelési rendjük átalakulásában jutott leginkább kifejezésre. Erős, jövőt hódító nem-

zedékek nőttek itt fel a csatorna partjain, az anyagi javak bőségében. Bácska gyáriparának jelentékeny része itt fejlődött ki. Füstölő gyárkémenyek mutatják mindenütt a csatorna vonalát: a kendergyárak nagy száma, cukorgyárak, szeszgyárak, olajgyárak, bőrgyárak, fémárugyárak, különböző feldolgozó üzemek, nagyszámú malom, villanytelep és ki tudná felsorolni milyen sok más üzem köszöni születését a csatorna közelsége jótékony hatásának. Össze kell csak hasonlítani azoknak a városoknak és falvaknak az anyagi helyzetét, amelyek a csatorna mentén terülnek el, ama bácskai községek lakóinak anyagi helyzetével, amelyek messze esnek ettől a víziúttól, hogy megállapíthassuk mennyi áldást ringat lassú vize. Azok a községek, amelyek közvetlen hasznat húznak a csatornából, a következők: A 123 km. hosszú Ferenc-csatorna mentén: Bezdán, Monostorszeg, Zombor, Ószivác, Ujszivác, Cservenka, Kula, Ujverbász, Óverbász, Szenttamás, Bácsföldvár, Óbecse. A 68 kilométer hosszú Ferenc József tápcsatorna mellett a következő községek terülnek el: Veprőd, Bácskeresztur, Torzsa, Kölpény, Petróc és Piros, míg a Bezdánbajai tápcsatorna mellett (ez 44 km. hosszú) Bátmonostor, Nagybaracska, Dávod, Hercegszántó és Béreg községeket találjuk. Ezeknek a községeknek jórészt hazánk nemzeti ségei lakják, amelyek anyagi jólétüket nemcsak annak köszönhetik, hogy a leg gondosabb, mindenre kiterjedő intézkedésekkel segítették elő már a telepítésnél jövőendő boldogulásukat, hanem részben ennek a csatornának is. Andrassy Gyula említi egyik tanulmányában, hogy amikor a múlt században gróf Zichy kormány-

biztos végigjárta a csatorna községeit, és Cservenkán, látva az ottani német lakosság gyors anyagi előrejutását, megdicsérte a lakosokat szorgalmukért, egyik idős német telepes így válaszolt: Alles, was meer haba, verdanke mer dem Graba (Mindenünket amink van, ennek az ároknak köszönhetjük).

De nem csak hajózási szempontból nagy a csatorna szerepe, hanem vízlevezetés és az öntözés szempontjából is. Tizenkét bácskai ármentesítő társulat több mint 50.000 hold földről szivattyúzza vagy ömleszt a sükségtelen belvizeket a csatornába. A terepszonyok miatt azonban a csatorna esése csekély, vízlefolyása lassú és különösen vizes esztendőkbén mai állapotában nem tudja teljes egészében levezetni a belé tóduló óriási víztömegeket, amiből olykor károk származnak. Megfelelő intézkedésekkel lehetővé lehetne és kellene tenni, hogy a csatorna — habár ezt a feladatot csak mellesleg végzi — ebből a szempontból is száz százalékig megfelelhessen az igényeknek.

Ez volt a múlt és a jelen. És a jövő? A jövő óriási lehetőségeket ígér, amelyeket feltétlenül ki kellene használni. Mindenekelőtt olyan irányban kellene fejleszteni a csatornát, hogy a hajózáson kívül az ármentesítést is tökéletesen elláthassa. A csatornahálózat nyugat-keleti irányban majdnem közepén szeli át a Bácskát és így természetes levezető útja azoknak a vadvizeknek, amelyek a terepesése következtében északi irányból dél felé tartanak. Azután sürgös teendő volna megteremteni a csatorna mellett az öntözéses gazdálkodás alapjait, ami ma csak kis mértékben történik. A lángeszű Kiss-testvérek műve ma is korszerű, ma is egyike az ország leg-

nagyobb műszaki alkotásainak és ma is nagyon fontos szerepet tölt be a Bácska és ezen keresztül az egész ország gazdasági életében, abban az esetben pedig, ha minden tekintetben kihasználnók az általa nyújtott lehetőségeket, még nagyobb jelentőségű, még áldást-hozóbb lenne. A lehetőségek kézenfekvők.

Az öntözéses gazdálkodás bevezetése például a legszélesebb lehetőségeket nyújtja. A Ferenc József tápcsatornát eredetileg is azaz a céllal építették meg, hogy segítségével öntözéses gazdálkodást vezessenek be a környéken, elsősorban a péklapusztai kincstári birtokokon, ahol meg is honosították a rizstermelést. Ez a kezdeményezés azonban idővel lelohadt. Ha a csatorna három ága mentén öntözéssel gazdálkodnának a termelők, új korszak nyílna Bácska életében. Ennek a jelentősége annyira nyilvánvaló, hogy nem szorul magyarázatra s csak annyit kívánunk még megjegyezni, hogy az öntözési lehetőségek kihasználásával az egész ország, sőt a külföld konyhakertjévé válhatna ez a gazdag bácskai föld. Munkáskézen sincs hiány. De ha nem is változtatnák konyhakertté Bácskát, akkor sem szabad elhanyagolni az öntözést, amely a mai mezőgazdasági termelési rendben is óriási előnyöket ígér. Itt a csatornahálózat mentén nem volna szabad megengedni, hogy a száraz nyarak befolyásolják a terméseredményeket, hiszen úgyszólván fillérekért meg lehet öntözni a földeket és az eljárás olyan olcsó, hogy még a legelők megjavításánál is feltétlenül kifizetődik. Gondoljuk csak el, egy szélmalom-szerű kis tákolmány a legcsekélyebb költséggel biztosíthatná a víz továbbítását a tároló meden-

cékbe. Szél pedig éppen száraz nyáron mindig bőségesen rendelkezésre áll.

Ezeknek a lehetőségeknek a kihasználásával a csatorna maradéktalanul teljesíthetné hármas feladatát: a közlekedés előmozdítását, a vadvizek levezetését és a termelés fokozását.

Ezek a jövő feladatai.

Miután a Ferenc csatorna története szorosan összefügg alkotójának, Kiss Józsefnek életével és sorsával, nem érdektelen talán, ha röviden vázoljuk ennek a halhatatlan magyarnak az életét is.

Kiss József 1748-ban, március 19-én született Budán. A XVIII. század nyolcvanas éveiben Zomborban működött, mint kincstári mérnök és építészeti igazgató és Zomborban is halt meg 1813 március 13.-án. Lánglelkű alkotó volt, aki évszázadokkal előzte meg korát, s talán ezért nem is értette meg a kor, amelyben élt és alkotott. Nem tudott eléggé érvényesülni s életében nem csak hogy lángeszéhez méltó megbecsülésben nem volt része, hanem azt is lehetetlenné tették számára, hogy alkotásának anyagi eredményeit élvezhesse. Ki tudja, mit alkothatt volna még ez a fáradhatatlan tervező és szervező, nyugtalan, teremtő, kissé próféta lélek, ha az irigység, féltékenység, az ellene indított hajszák meg nem törí alkotókedvét és szárnyát nem szegi álmainak. Lángész volt, de kora elgáncsolta. Már a csatorna-építés első évében megkezdődött az áskálódás ellene. Minden igyekezetét elgáncsolták és mindent elkövettek, hogy ne hajthassa végre terveit, később pedig, hogy megfosszák munkája eredményétől. Saját emlékiratai szerint Redel udvari tanácsos, Raab számvevő és Hepe Szaniszló országos

építészeti igazgató voltak a legnagyobb ellenségei. Ezek koholt vádakkal aláásták tekintélyét és végül is kieszközölték, hogy a válságot elbocsássa és megszegje a vele kötött szerződést. Hosszú pereskedés támadt Kiss és a társulat között, végül is Kiss meglegelte a hajszát és, hogy rossz viszonyain pillanatnyilag segítsen, kiegyezett a társulattal. Mindössze 25.000 forintot kapott. A jövedelemből való részesedésről, a részvényekről és arról a jogról, hogy az igazgatói állás a Kiss családban öröklődjék, le kellett mondania.

Az általa alapított társaság ilyen eljárása mélabussá tette Kisst, aki meg hasonlott az egész világgal. „Búbánataim tűnődése” c. írásában keserűen panaszkodik a „gazok és irigyek” árnykodásai miatt és azt tanácsolja mindenkinek, hogy ne tegyen hasznosat,

mert jutalma csak irigység, bántódás és üldöztetés lesz.

Amikor meghalt, kívánság szerint Ujverbászra, a csatorna mentén lévő szőlőjében temették el. Síremléket állítottak neki, amelyen a következő latinfeliratú szöveg olvasható: Itt nyugszik Kiss József magyar nemes, kinek halhatatlanságát ez a Ferenc csatorna bizonyítja, halandóságát pedig ez a márvány hirdeti. Született Budán 1748 március 19-én, meghalt a bácskai Zomborban 1813 március 13-án.

A csatorna ott folyik a sírja mellett és bizonyítja, mennyire igaza volt Kissnek amikor ezeket a látnoki sorokat leírta:

„Ha a vetés még nem áldd aranyos gabonával,

Áldd dúsan a kalász majd az idők folyamán”.

MUHI JÁNOS

ÉLET ÉS KULTURA

ZENE

A MŰVÉSZI MAGYAR KARÉNKELÉS igazi ünnepe volt a Polgáriiskolai Tanárképző Főiskola Kamara-Kórusának jubiláris hangversenye. A tíz éves fennállását ünneplő együttes mintaszerűen gondos összeállítású műsorral, az előadott kórusművek kicsiszolt megszólaltatásával igazolta, hogy ma is hivatása magaslatán áll. Ennél nagyobb elismerést a Kamara-kórus nem kaphat. Mert hivatása nemcsak Szegeden, hanem országos méretben is nagy jelentőségű. Városunkban ők szereztek polgárjogot s neveltek, ma már lelkes, hozzáértő közönséget az új magyar kórusirodalomnak, nagyobb távlatokból tekintve pedig melegágya ez a kis együttes a megtámaszkodott magyar térekre szerteszéledő jövőző polgáriiskolai énektanárok zenei kultúrájának. Ezeknek a lelkes fiatal tanárjelölteknek küldetésük van népünk legszelebb rétegeihez. Feladatuk nem kisebb, mint egy egészségesebb, egységesebb,

művészibb nemzeti közizlés kialakítása. Most kell sokat gyűjteniök, hogy egykor sokat adhassanak. Ennek a gyűjtő munkának hivatott irányítója és mestere dr. Szeghy Endre főiskolai tanár, a kamara-kórusnak megalapítója s kezdettől fogva lelkes vezetője. Őhozzá fiatalságunk igazán jó iskolába jár. Aldozatoslelkű szolgája a kórusművészetnek. Egyszer fölismerte a jót, az egyedül járható, célravezető utat, s az életét tette rá. Tíz év alatt még nem történt meg, hogy olcsóbb, alkalmi szempontokért énekesei ajkáról hozzájuk nem méltó darab hangzott föl volna. A rábizottakon keresztül nevelte ezzel a közönséget is, amikor a népszerűség könnyű babérjai helyett inkább a hallgatóságával szemben is magasabb igényeket támasztott. Hisz a remekművek minden képzőművészetben csak keveseknek szólnak. A jubiláris hangverseny díszes közönsége a legszebb bizonyítéka, — hála az időközben föl-